

CAPÍTULO 3

DEPENDENCIAS Y ORGANIZACIONES QUE INTERVIENEN EN LA ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO DE IMPACTOS CON FAUNA SILVESTRE EN AEROPUERTOS



El piloto de esta aeronave NATO equipada con un sistema de alerta y control (Boeing-707 modificado), canceló el despegue después de la ingestión de aves en la Base Aérea Aktion en Grecia, en julio de 1996. La nave salió de la pista, sufriendo daño severo.

3.1 INTRODUCCIÓN

El manejo de fauna silvestre es una mezcla compleja de ciencia, experiencia y arte, regulada e implementada por diversas dependencias gubernamentales, federales, estatales y locales. La fauna silvestre y sus hábitats, frecuentemente están protegidos por leyes federales, estatales y locales que son reforzadas por diversas organizaciones gubernamentales. Este capítulo proporciona un panorama general del papel y responsabilidades de diversas dependencias y organizaciones que intervienen en el manejo de fauna silvestre, dentro o cerca de los aeropuertos.

3.2 DEPENDENCIAS FEDERALES¹

3.2.a Administración de Aviación Federal

3.2.a.i Misión

La misión de la Administración de Aviación Federal (FAA) es proporcionar un sistema de aviación eficiente y seguro, que contribuya a la seguridad nacional y a la promoción de la aviación en los E.U.A. Como autoridad líder en la comunidad internacional aeroespacial, la FAA es responsable de las cambiantes, necesidades del cliente, condiciones económicas y aspectos ambientales.

3.2.a.ii Autoridad

A partir de 1970, la Sección 612 del Decreto de Aviación Federal de 1958, enmendada, (49 U.S.C. 1432) ha conferido a la FAA, autoridad para emitir certificados de operación aeroportuaria a aquellos aeropuertos que dan servicio a líneas aéreas, así como para establecer las normas mínimas de seguridad para su operación. Algunas de estas normas y políticas, involucran directamente el manejo de fauna silvestre y fauna que representa un riesgo dentro y/o cerca de los aeropuertos.



Inspectores de la Oficina Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) utilizan un espejo para examinar el radiador de aceite del control de velocidad constante (CDS) en un motor de un Boeing-737. Nótese las plumas que muestra el espejo y el daño a las láminas del compresor al fondo. (Foto cortesía de NTSB)

3.2.a.iii Atribuciones y Responsabilidades

La FAA tiene la atribución de hacer cumplir el Título 14 parte 139 (14 CFR 139) del Código de Normas Federales. Para realizar este papel, la FAA tiene facultades sobre diversos aspectos de la aviación que incluyen: navegación aérea, control de tráfico aéreo, certificación y regulación de la aviación, seguridad en la aviación, minimización de impacto ambiental e investigación y desarrollo de la aviación.

Las funciones y responsabilidades de la FAA en relación con la fauna silvestre que representa un riesgo, y su asociación con la salud de los seres humanos y aspectos de

¹ Mucha de la información de esta sección es una adaptación del Capítulo 2 de *Manejo de Fauna Silvestre Peligrosa en Aeropuertos*, del Departamento de Servicio de Inspección de Sanidad Vegetal y Animal, del Departamento de Agricultura de los E.U.A., Junio de 1998 (con autorización).

seguridad, se encuentran inscritas en el Título. 14 CFR 139.337. La Oficina de Normas y Seguridad Aeroportuaria de la FAA ha publicado las Circulares de Aviso (series AC 150/5000), Alertas de Seguridad y Directrices de Políticas y Lineamientos del Programa, que adicionalmente amplían esta información.

3.2.a.iii.a Oficina de Normas y Seguridad Aeroportuaria

Un equipo de biólogos expertos en fauna silvestre, está asignado a la Oficina de Normas y Seguridad Aeroportuaria en Washington D.C. Estos biólogos trabajan con los operadores del aeropuerto y los responsables de las certificaciones, a través de las oficinas regionales y distritales de la FAA, en materias relacionadas con la fauna silvestre que representa un riesgo en los aeropuertos. Las responsabilidades de los biólogos incluyen: revisión del desarrollo de planes de manejo en aeropuertos certificados, a fin de minimizar los riesgos con fauna silvestre; manejo de la base de datos de impactos de fauna silvestre con aeronaves, diseñada para documentar los registros históricos de impactos reportados en aeropuertos de los Estados Unidos y sus territorios; y dar servicio a la FAA como consultores internos sobre los Planes de Manejo de Fauna Silvestre más apropiados, así como investigación sobre la fauna silvestre que representa un riesgo y otros aspectos del manejo de la fauna silvestre, importantes para la FAA.

Los biólogos de la FAA expertos en fauna silvestre, examinan todos los reportes de impactos de fauna silvestre con aeronaves que son enviados a la FAA. La copia de los reportes de impactos significativos - ver Capítulo 6, Título 14 CFR 139.337a (1-3)-, junto con los antecedentes del impacto en un aeropuerto en particular, son a su vez enviadas al personal regional de la FAA. (Ver Apéndice D).

3.2.a.iii.b Evaluación del Riesgo por Fauna Silvestre.

Los aeropuertos certificados tienen que realizar por procedimiento un Estudio Ecológico² cuando ocurren eventos específicos con fauna silvestre, como se menciona en el Capítulo 6 (Título 14 CFR 139.337a, 1-3). La Oficina de Normas y Seguridad Aeroportuaria de la FAA, establece en las Políticas y Guía del Programa, No. 53 (Apéndice D), los procedimientos que los Inspectores de Certificación de Seguridad Aeroportuaria de la FAA, deben seguir para determinar cuándo un aeropuerto necesita realizar una Evaluación de Fauna Silvestre que representa un riesgo para la aviación. Bajo los términos del Memorándum de Acuerdos entre la FAA y la Oficina de Servicios de Fauna Silvestre del Departamento de Agricultura de los E.U.A. (USDAWS, Apéndice G), el programa de la USDAWS puede proporcionar apoyo para la

² La Oficina de Servicios de Vida Silvestre del USDA utiliza el término "Evaluación del Riesgos por Fauna Silvestre". El Título 14 CFR 139.337 (a) usa el término "Estudio Ecológico". En este contexto ambos términos deben considerarse como sinónimos. Es preferible utilizar el término Evaluación del Riesgo por Fauna Silvestre, debido a que es más descriptivo de lo que se está llevando a cabo actualmente.

realización de Evaluaciones de la Fauna Silvestre y el desarrollo de Planes de Manejo de la misma. La Alerta de Seguridad No. 97-02 (Apéndice E) de la Oficina de Normas y Seguridad Aeroportuaria de la FAA, determina las funciones y relación entre la FAA y la USDAWS con relación a la fauna silvestre que representa un riesgo dentro o cerca de los aeropuertos. Ver Capítulo 6 para mayor información del contenido de la Evaluación de Fauna Silvestre.

3.2.a.iii.c Planes de Manejo del Riesgo por Fauna Silvestre.

Para determinar si es necesario o no un Plan de Manejo del Riesgo por Fauna Silvestre -14 CFR 139.337c (1-5)-, la FAA considera los resultados de la Evaluación de la Fauna Silvestre, las actividades aeronáuticas en el aeropuerto, el punto de vista de operadores y usuarios, y otros factores. Ver Capítulo 6 para mayor información del Plan de Manejo de Fauna Silvestre.

3.2.a.iii.d Circulares de Aviso, Definición de Políticas y Alertas de Seguridad

Circulares de Aviso.- Son elaboradas para proporcionar una guía o brindar información sobre aspectos específicos, o bien para proporcionar al Administrador del aeropuerto un método aceptable para dar cumplimiento a las Normas de Aviación Federal. La FAA elabora las circulares de aviso para informar de manera sistemática a la aviación pública sobre orientaciones ó recomendaciones. A menos que tenga relación con alguna norma establecida, una circular de aviso no es accesible al público en general.

Definición de Políticas.- Proporciona lineamientos emitidos por las oficinas centrales de la FAA sobre la interpretación de los requerimientos normativos y proporciona respaldo sobre el significado de aspectos específicos de estas normas.

Alertas de Seguridad.- Proporcionan a los Inspectores de Seguridad y Certificación Aeroportuaria, así como a los Operadores de Aeropuertos, información amplia y oportuna sobre aspectos relativos a la seguridad y certificación de aeropuertos. Son de naturaleza informativa y no tienen autoridad normativa.

Las *Circulares de Aviso de la FAA, Definición de Políticas, y Alertas de Seguridad*, relacionadas con aspectos de fauna silvestre en aeropuertos, se pueden encontrar en los Apéndices C, D y E, respectivamente.

3.2.b Departamento de Agricultura de los E.U.A./Oficina de Servicios de Vida Silvestre

3.2.b.i Misión

La misión de la Oficina de Servicios de Vida Silvestre (USDA/WS) del Departamento de Agricultura de los E.U.A., es proporcionar lineamientos federales sobre el manejo de problemas causados por la fauna silvestre. La USDA/WS proporciona apoyo en el manejo de la fauna silvestre, con el fin de reducir el daño que ésta puede ocasionar a la agricultura, los recursos naturales y la propiedad, así como para minimizar las amenazas potenciales para la salud y seguridad de los seres humanos y apoyar en la protección de especies amenazadas o en peligro de extinción.



Personal de la Oficina de Servicios de Fauna Silvestre del Departamento de Agricultura de los E.U.A. provee asistencia para evaluar y reducir el riesgo para la aviación por la fauna silvestre en los aeropuertos y áreas circunvecinas. (Foto de E. C. Cleary, FAA)

3.2.b.ii Autoridad

El procedimiento legal para el programa de la USDA/WS es el Decreto del 2 de marzo de 1931, Control de Fauna Silvestre que causa daños (ADC), modificado (7 U.S.C. 426-426c; 46 Estatuto 1468) (Ver Apéndice B).

La USDA/WS tiene autoridad para manejar el daño ocasionado por las aves migratorias, únicamente bajo lo especificado en el Código de Normas Federales y bajo los permisos emitidos por el Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de los E.U.A. (USFWS) (50 CFR 21). La USDA/WS no tiene autoridad para emitir permisos de captura de aves migratorias.

3.2.b.iii Atribuciones y Responsabilidades

La fauna silvestre es un recurso ampliamente valorado por los ciudadanos de los E.U.A. Sin embargo, ésta puede causar daños a los recursos agrícolas e industriales, poner en riesgo la salud y seguridad de los seres humanos e impactar otros recursos naturales. La USDA/WS tiene la responsabilidad de ayudar, a nivel federal, a resolver los conflictos que se suscitan cuando interactúan la actividad humana y la fauna

silvestre. La USDA/WS tiene como responsabilidad principal, responder ante las amenazas que pueda presentar la presencia de aves migratorias.

La directriz 2.305 de la ADC, sobre la Fauna Silvestre que representa un riesgo para la aviación (Apéndice F), es una guía para los biólogos expertos en fauna silvestre de la USDA/WS, que proporciona apoyo técnico o control directo a los administradores de aeropuertos, a las dependencias de aviación del Estado, a la industria de la aviación, a la FAA y al Departamento de Defensa de los Estados Unidos (DOD), sobre los riesgos que se pueden presentar para la seguridad aeroportuaria por la presencia de fauna silvestre.

Asimismo, la USDA/WS proporciona apoyo a las dependencias federales, estatales y locales, a la aviación comercial y militar, orientada a reducir los peligros que se presentan con fauna silvestre dentro o en los alrededores de los aeropuertos y las bases aéreas. Este apoyo se basa en los acuerdos establecidos en el Memorandum de Entendimiento, convenido con la FAA y el Departamento de Defensa, así como en lineamientos publicados en otros lugares.

Adicionalmente, es responsabilidad del personal de la USDA/WS que observa los riesgos existentes y potenciales con fauna silvestre en aeropuertos o bases aéreas, notificar inmediatamente sobre éstos a las autoridades correspondientes de aviación.

La USDA/WS puede realizar convenios de cooperación para el desarrollo de Evaluaciones de Fauna Silvestre que representa un riesgo para la aviación y Planes de Manejo de Fauna Silvestre, así como para la dirección de programas de reducción de riesgos con fauna silvestre. Estas actividades se desarrollan conforme a los acuerdos ya establecidos entre las entidades comprometidas.

Los biólogos de la USDA/WS pueden proporcionar entrenamiento al personal de aeropuertos y bases aéreas sobre identificación de fauna silvestre que representa un riesgo para la aviación, así como en el uso apropiado y seguro del equipo y las técnicas para el control de fauna.

Asimismo, puede emitir las recomendaciones y apoyo para los administradores de aeropuertos y comandantes de las bases aéreas, que requieran obtener permisos federales, estatales y locales para reubicar especies protegidas.

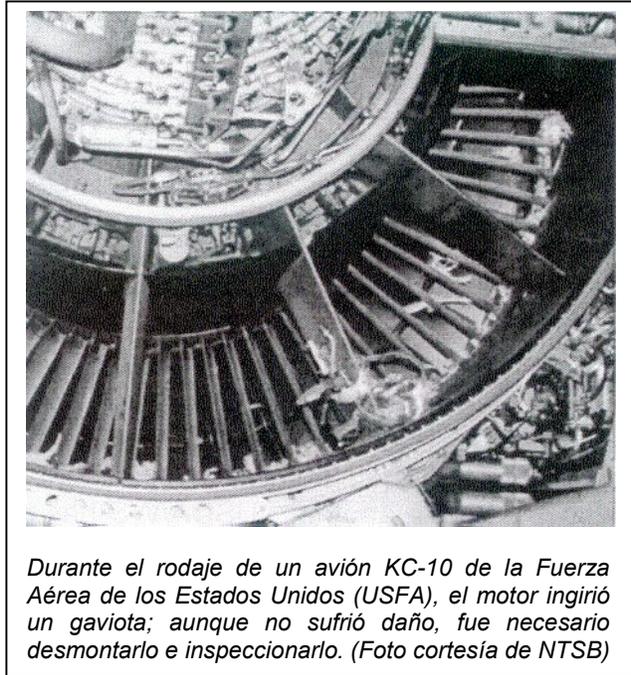
3.2.c Departamento de Defensa de los E.U.A.

3.2.c.i Misión

La Secretaría de la Defensa es responsable de proporcionar las fuerzas militares necesarias para impedir una guerra y proteger la seguridad de los Estados Unidos.

3.2.c.ii Autoridad

La Secretaría de la Defensa es la dependencia sucesora del Sistema Militar Nacional creado por el Decreto de Seguridad Nacional de 1947 (50 U.S.C. 401). A partir de las enmiendas a este decreto, realizadas en 1949, se estableció como un departamento ejecutivo del Gobierno. Está encabezado por el Secretario de Defensa (5 U.S.C. 101), y su autoridad principal queda establecida en el Título 32 CFR 1-2900.



Durante el rodaje de un avión KC-10 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USFA), el motor ingirió un gaviota; aunque no sufrió daño, fue necesario desmontarlo e inspeccionarlo. (Foto cortesía de NTSB)

3.2.c.iii Atribuciones y Responsabilidades

Cada área militar (el Departamento de Marina incluye al Cuerpo de Marineros) está organizada de forma independiente, y funciona bajo la autoridad, dirección y control de la Secretaría de la Defensa. Los comandantes de los batallones de combate específicos y unificados, dependen directamente del Presidente y el Secretario de la Defensa y tienen como responsabilidad principal dar cumplimiento a las misiones militares directamente asignadas a ellos, ejerciendo a su vez, autoridad sobre las fuerzas que les han sido asignadas.

El Equipo de Riesgo de Impactos de Aves con Aeronaves (BASH) de la Fuerza Aérea de los E.U.A. (USAF), el Cuartel General del Centro de Seguridad de la Fuerza Aérea y la Base Kirtland de la Fuerza Aérea en Nuevo México, supervisan los trabajos que se llevan a cabo, con el fin de reducir los impactos de fauna silvestre con aeronaves de la USAF. Asimismo, el equipo BASH es el responsable de llevar el control de la base de datos de impactos con fauna silvestre, que involucran a las aeronaves de la USAF (www.asfc.sajia.af/mil/AFSC/bash), esta base de datos es similar a la que maneja la FAA para aeronaves civiles (Capítulo 2).

3.2.d Agencia de Protección Ambiental de los E.U.A.

3.2.d.i Misión

La misión de la Agencia de Protección Ambiental (USEPA) es salvaguardar el medio ambiente en los E.U.A.

3.2.d.ii Autoridad

La USEPA se creó en 1970 como respuesta a los problemas sobre contaminación de aire y ríos, agua potable, especies en peligro de extinción y depósitos de desechos. Las principales responsabilidades normativas de la USEPA se fundamentan en el Título 40 CFR 1-799.



Los depósitos de desechos frecuentemente atraen a las aves, como los zopilotes, los cuales se consideran riesgosos para la aviación. La Agencia de Protección Ambiental de los E.U.A. (USEPA), exige que estos depósitos sean operados de manera que no propicien la presencia de este tipo de fauna. (Foto de E. A-LeBoeuf, USAF)

3.2.d.iii Atribuciones y Responsabilidades

Las atribuciones de la USEPA incluyen el establecimiento y actualización de las normas ambientales relativas a la contaminación de aire y agua, residuos peligrosos, pesticidas y sustancias tóxicas. La misión de la USEPA se realiza en coordinación con los gobiernos estatales y locales. Las responsabilidades de la USEPA incluyen el registro y regulación de pesticidas, ubicación y construcción de plantas de tratamiento y depósitos de desechos sólidos, cuyos permisos se obtienen a través de las dependencias locales y estatales. La FAA y la USDAWS pueden ser consultadas por las autoridades aeroportuarias y dependencias locales y estatales, para revisar los impactos que pueden resultar de los proyectos enfocados a la seguridad aeroportuaria, los cuales son regulados por la USEPA.

3.2.d.iii.a Rellenos Sanitarios

La aprobación o desaprobación de un sitio para relleno sanitario es responsabilidad de la USEPA, las entidades gubernamentales locales y estatales y los consejos de la zona. Otras dependencias federales como la FAA, sólo pueden emitir sus comentarios en relación a la compatibilidad del relleno sanitario propuesto, con las actividades que ellos desempeñan.

3.2.d.iii.b Pesticidas

Antes de poder utilizar algún pesticida, éste debe registrarse en la USEPA y con las autoridades estatales correspondientes. Los pesticidas son generalmente clasificados como de uso general o uso restringido. Los pesticidas de uso restringido, sólo pueden ser vendidos y utilizados por una empresa o persona certificada, bajo supervisión directa y únicamente para aquellos usos considerados en el certificado que les fue otorgado. Existen pocas restricciones sobre quién puede comprar o utilizar los pesticidas de uso general. Las personas que deseen utilizar pesticidas de uso restringido o aplicar cualquier pesticida en tierras ajenas, o aplicar pesticidas por contratación de otros, deben hacerlo con una empresa o persona certificada, o trabajar bajo supervisión directa de uno de ellos y sólo pueden utilizar pesticidas incluidos en el certificado expedido.

3.2.e Departamento del Interior/Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los E.U.A.

3.2.e.i Misión

La función del Servicio de Pesca y Vida Silvestre (USFWS) es conservar, proteger la pesca y fauna silvestre nacional, así como sus hábitats para beneficio de toda la población.

3.2.e.ii Autoridad

La USFWS tiene autoridad en el manejo de aves migratorias y especies amenazadas o en peligro de extinción incluidas en la lista federal. Las responsabilidades normativas principales de la USFWS, se encuentran establecidas en el Título 50 CFR 1-199.

3.2.e.iii Atribuciones y Responsabilidades

La USFWS es responsable de la conservación y protección de las aves migratorias, especies amenazadas o en peligro de extinción, algunos mamíferos marinos, peces de agua dulce, así como de los humedales. La USFWS maneja también el Sistema Nacional de Areas Protegidas para Fauna Silvestre, actualiza las leyes federales sobre



Las poblaciones de gansos canadienses que residen en los Estados Unidos, se han más que triplicado de 1985 a 1998, alcanzando una cifra de 3 millones de aves. Estas aves son extremadamente adaptables y fácilmente establecen sus áreas de anidación en campos de golf, parques y fuentes urbanas, aeropuertos o cualquier sitio plano. De 1990 a 1998, los gansos estuvieron involucrados en el 19% de los impactos reportados que causaron un daño a las aeronaves (Foto de E. C. Cleary, FAA)

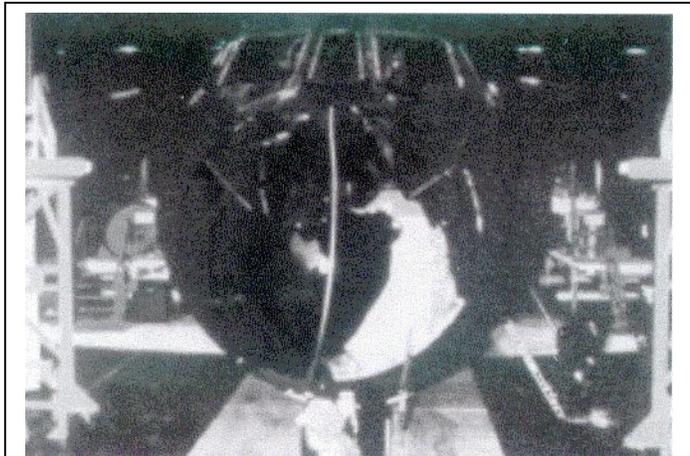
fauna silvestre y revisa los aspectos biológicos de los impactos ambientales que puedan resultar de la realización de proyectos de desarrollo.

La USFWS también emite opiniones sobre los aspectos biológicos de las actividades federales, que puedan impactar a las especies amenazadas o en peligro de extinción incluidas en la lista federal, o por la destrucción o modificación adversa de hábitats importantes designados o propuestos. Estas opiniones son solicitadas a través de la "Sección 7 de Consulta" bajo el Decreto de 1973, Especies en Peligro de Extinción (16 U.S.C. 1531 - 1544, 87 Estatuto 884, enmendado).

3.2.f Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los E.U.A.

3.2.f.i Misión

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los E.U.A. (COE) está a cargo de los recursos hidráulicos y todas las funciones relativas a éstos, entre los que se encuentran la protección a la navegación y la salvaguarda de los recursos hidráulicos de la nación.



Esta aeronave C-141, impactó con una bandada de gaviotas durante el despegue en la Base de la Fuerza Aérea en Travis, California, el 20 de enero de 1993. La nave sufrió daños por 175 mil dólares. (Foto cortesía de USAF)

3.2.f.ii Autoridad

La autoridad normativa del COE, incluye en la Sección 10 los ríos y bahías del Decreto de 1899 (33 U.S.C. 403), que prohíbe la obstrucción o alteración de aguas navegables en los E.U.A., sin la autorización del COE; Sección 404 del Decreto de Saneamiento de Aguas (33 U.S.C. 1344) que regula la excavación y descarga de materiales dragados o de construcción dentro de aguas de los E.U.A.; y Sección 103 del Decreto de 1972 sobre Protección, Investigación y Santuarios Marinos, que regula la descarga de material de construcción en los mares.

3.2.f.iii Atribuciones y Responsabilidades

El área normativa del COE administra el sistema de permisos, de acuerdo a la Sección 404 del Decreto de Saneamiento de Aguas. Todas las acciones con propósitos de manejo que involucran cualquier modificación a humedales, o excavación de material de construcción de o para ser descargado en aguas de los

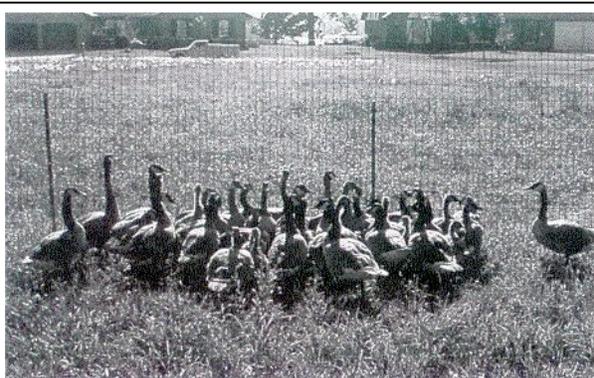
E.U.A., debe ser evaluado para su aplicabilidad y requerimientos de permiso, de acuerdo a la Sección 404. Los proyectos que necesiten estos permisos pueden requerir medidas de mitigación para los recursos impactados.

3.3 DEPENDENCIAS ESTATALES

Las normas estatales específicas y su actualización, no se consideran en este manual debido a su amplia variabilidad; sin embargo, se proporcionan los siguientes comentarios como información de respaldo.

Las dependencias de gobierno estatales y locales, que deben ser consultadas cuando se trabaja con asuntos relacionados con la fauna silvestre que representa un riesgo en los aeropuertos, son aquellas con jurisdicción sobre fauna silvestre y recursos naturales, protección ambiental, salud, aplicación de la ley, transporte y otros que correspondan.

3.3.a Dependencias Estatales de Manejo de Fauna Silvestre



Antes de capturar aves migratorias como parte de un Plan de Manejo de fauna silvestre en un aeropuerto, se requiere la obtención de los permisos federales y estatales correspondientes. (Foto de E. C. Cleary, FAA)

La autoridad para el manejo de fauna silvestre como: aves residentes, mamíferos terrestres, peces de agua dulce, anfibios y reptiles, reside en las dependencias estatales de manejo de fauna silvestre. Estas dependencias establecen las normas para todas las especies protegidas por el estado. El estado establece los calendarios cinegéticos para aves y los límites de captura, dentro de los lineamientos establecidos por la USFWS. El estado también puede tener su propia lista de especies de fauna y flora silvestre que

considere como amenazadas o en peligro de extinción, que no están consideradas en el listado federal.

Las personas que necesiten capturar especies protegidas por el Estado, fuera de la temporada legal de cacería o en un número superior a los límites de captura establecidos, con objeto de promover la seguridad aeroportuaria, primero deben obtener un permiso de captura del estado. Para realizar este trámite, deben contactar a la oficina de la USDA/WS (Apéndice A) más cercana y solicitar asistencia para obtener cualquier permiso de captura.

3.3.b Dependencias Estatales de Protección al Ambiente

3.3.b.i Permisos de Establecimiento e Inspección de Rellenos Sanitarios

La USEPA, así como las Agencias Estatales de Protección Ambiental y los cuerpos gubernamentales locales, tienen conjuntamente la responsabilidad final de emitir los permisos de rellenos sanitarios. Es también responsabilidad del estado inspeccionar todos los rellenos sanitarios para asegurar que cumplen con todas las normas estatales y federales aplicables.

3.3.b.ii Registro de Pesticidas

Antes de que un pesticida pueda ser vendido o utilizado, debe ser registrado en la USEPA y con la agencia estatal normativa correspondiente. El registro de pesticidas de Necesidad Local Especial (SLN), sólo puede utilizarse en el estado y en algunos casos, en la ubicación geográfica específica para la cual fue emitido el registro.

3.3.b.iii Licencia para Aplicación de Pesticidas

Con la aprobación de la USEPA, cada estado es responsable de establecer sus propios requerimientos y procedimientos para el entrenamiento de las personas o empresas autorizada para aplicar pesticidas, así como la obtención de la licencia de aplicación. La venta al menudeo y el uso de pesticidas restringidos, está limitada a personas o empresas autorizadas que trabajan bajo supervisión directa y sólo para aquellos usos especificados en el certificado obtenido.

Cualquier persona que utiliza pesticidas de uso restringido, o que lo va a aplicar en tierras ajenas, debe estar certificada o trabajar bajo supervisión directa de alguien que cuente con certificación y sólo puede usar los pesticidas especificados en el certificado obtenido.

3.4 AEROPUERTOS

3.4.a Operador de Aeropuerto

El operador de un aeropuerto certificado, debe demostrar que el aeropuerto se encuentra adecuadamente equipado y que cuenta con los programas para



Los operadores aeroportuarios a menudo requieren tomar acciones inmediatas para eliminar el riesgo que representa la fauna silvestre para la aviación al momento que sea detectado. (Foto de E. A. LeBoeuf, USAF)

proporcionar un ambiente seguro de operación, de acuerdo con todas las secciones del Título 14 CFR 139 subparte D. En este Título también está incluida la necesidad de atender asuntos de fauna silvestre, llevar a cabo evaluaciones de la fauna silvestre que representa un riesgo para la aviación y desarrollar planes de manejo para ésta.

No obstante otros requerimientos, cada persona o empresa certificada debe tomar las medidas necesarias para evitar riesgos con fauna silvestre en el momento que sea detectada (14 CFR 139.337 (f)). El operador aeroportuario debe establecer procedimientos para los empleados y arrendatarios del aeropuerto, para que reporten al personal correspondiente, la presencia de fauna silvestre, dentro o cerca de las áreas de movimiento de aeronaves.

3.4.b Control de Tráfico Aéreo

Para la extensión de servicio de alta prioridad y otras circunstancias, se requiere que los controladores de tráfico aéreo:

- Emitan la información de advertencia sobre la actividad de aves reportada por pilotos, torre de control, o si se ha observado en el radar y ha sido verificada por algún piloto.
- Transmitir a todas las instalaciones y a Estaciones de Servicio de Vuelo (FSS), la información sobre la actividad de aves cuando la presencia de éstas puede representar un riesgo en el área. (FAA Orden 7110.65,2-1-22).

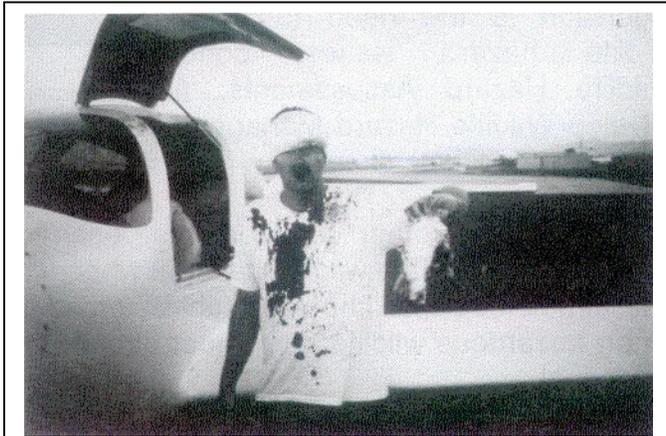
3.4.c Pilotos

Los pilotos tienen la responsabilidad de reportar todas las condiciones inseguras dentro o cerca de un aeropuerto, incluyendo aves y otro tipo de fauna silvestre que pueda poner en riesgo la seguridad de la aeronave. Asimismo, los pilotos y el personal de aerolíneas y aeropuertos deben reportar todos los impactos con fauna silvestre de que tengan conocimiento. Los impactos deben reportarse llenando y enviando el formato 5200-7 de la FAA (Reporte de Impacto con Aves/Otra Fauna Silvestre, Apéndice H); no se requiere pago de estampillas si se envía dentro de los E.U.A. y se puede copiar tantas veces como sea necesario. Los impactos pueden ser reportados también electrónicamente a: <http://www.faa.gov/arp/birdstrike> Todos los impactos reportados son cuidadosamente examinados y editados para evitar su duplicación en la base de datos.

3.5 COMITÉ DE IMPACTOS CON AVES-E.U.A. (BSC-USA)

El Comité de Impactos con Aves de los E.U.A. se formó en 1991 para facilitar el intercambio de información, así como para promover la recabación y análisis de información sobre impactos con fauna silvestre, el desarrollo de nuevas tecnologías para reducir los riesgos con fauna silvestre, la profesionalización en los programas de manejo de fauna silvestre en aeropuertos, a través del entrenamiento y la adopción de altos estándares de conducta por parte de los biólogos expertos en aeropuertos y personal encargado de la vigilancia de aves, así como para establecer contacto con organizaciones similares de otros países.

El BSC-USA es dirigido por ocho personas que integran el Comité Directivo, conformado por dos integrantes de cada una de las siguientes entidades: FAA, USDA/FWS y DOD, así como de la industria aeronáutica. La organización se reúne anualmente junto con el Comité de Impactos con Aves de Canadá (BSC-C). El lugar de reunión se alterna entre Canadá y los E.U.A. La reunión se divide generalmente en cuatro partes; la primera consiste en la presentación de investigaciones y/o reportes; la segunda parte es una sesión de promoción y venta; la tercera consiste en una sesión de entrenamiento sobre control de fauna silvestre en aeropuertos, la cual cubre tanto a la aviación civil como militar; y la cuarta es un recorrido de campo que generalmente se realiza en el aeropuerto anfitrión y las áreas de seguridad aeroportuaria que lo conforman. La participación en la reunión anual está abierta a cualquier persona interesada en reducir los riesgos para la aviación por la presencia de fauna silvestre o que intervengan en el manejo de ésta en los aeropuertos. El BSC-USA, no cobra por la membresía, sin embargo, se hace un cargo por registro de asistencia.



Este piloto sufrió un descalabro cuando una gaviota penetró a la cabina de su aeronave, poco después del despegue en un aeropuerto de California en noviembre de 1998 (Foto de J. R. Dodd, Operador de Aeropuerto)

Se puede encontrar información adicional sobre el BSC-USA en la página de internet: <http://www.birdstrike.org>.